Deutscher Bundestag
9. Wahlperiode

Drucksache 9/2033

13. 10. 82

Sachgebiet 96

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 14. Juni 1976 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Zaire über den Luftverkehr

A. Zielsetzung

Der internationale Luftverkehr der Deutschen Lufthansa ist grundsätzlich nur möglich, wenn die ausländischen Staaten, die angeflogen oder überflogen werden sollen, der Bundesrepublik Deutschland in einem zweiseitigen Luftverkehrsabkommen die entsprechenden Verkehrsrechte gewähren.

B. Lösung

Die Republik Zaire und die Bundesrepublik Deutschland gewähren sich gegenseitig das Recht des Überfluges (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht gewerblich im internationalen Fluglinienverkehr abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach Punkten vorgenommen werden kann, die nicht im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegen (5. Freiheit). Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

C. Alternativen

Vertragsloser Zustand mit nichtgesicherten Verkehrsrechten.

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Das Vorhaben wirkt sich weder auf Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau, aus.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) – 971 05 – Lu 60/82

Bonn, den 12. Oktober 1982

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 14. Juni 1976 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Zaire über den Luftverkehr mit Begründung und Vorblatt.

Der Wortlaut des Abkommens in deutscher und französischer Sprache sowie die Denkschrift hierzu sind beigefügt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 515. Sitzung am 8. Oktober 1982 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Kohl

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 14. Juni 1976 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Zaire über den Luftverkehr

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bonn am 14. Juni 1976 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Zaire über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 20 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.
Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Abs. 3 in Verbindung mit Artikel 106 Abs. 2 Nr. 5 und Abs. 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 7 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Umsatzsteuer und die Biersteuer berühren.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.
Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 20 Abs. 2 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Zaire über den Luftverkehr

Accord entre la République fédérale d'Allemagne et la République du Zaire relatif aux transports aériens

Die Bundesrepublik Deutschland

und

die Republik Zaire –

in dem Wunsch, die Entwicklung des Luftverkehrs zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Zaire zu fördern, die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Luftverkehrs zu stärken und

insbesondere geleitet von den Grundsätzen und Bestimmungen des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt –

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig die in diesem Abkommen bezeichneten Rechte zur Aufnahme des internationalen zivilen Luftverkehrs gemäß dem Fluglinienplan, der durch einen diplomatischen Notenwechsel festgelegt wird.

Artikel 2

(1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

a) „Luftfahrtbehörde": in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr; in bezug auf die Republik Zaire die Direktion der Zivilluftfahrtsabteilung des Verkehrsministeriums oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist.

b) „bezeichnetes Unternehmen": ein Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 4 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet", „Fluglinienverkehr", „internationaler Fluglinienverkehr" und „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken" haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt in der jeweils letztgültigen Fassung festgelegte Bedeutung.

Artikel 3

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien

La République fédérale d'Allemagne

et

la République du Zaire,

Désireuses de favoriser le développement des Transports Aériens entre la République fédérale d'Allemagne et la République du Zaire et de renforcer la coopération internationale dans ce domaine,

en s'inspirant notamment des principes et dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944,

Sont convenues de ce qui suit:

Article 1

Les Parties Contractantes s'accordent d'une manière réciproque les droits et les avantages spécifiés au présent Accord, en vue de l'établissement des relations aériennes civiles internationales énumérées au tableau des services qui fera l'objet d'échange de notes diplomatiques.

Article 2

(1) Au sens du présent Accord et à moins qu'il n'en résulte autrement du texte, on entendra par:

a) «autorité aéronautique»: dans la République fédérale d'Allemagne, le Ministre fédéral des Transports, dans la République du Zaire, la Direction de l'Aéronautique Civile – Département des Transports et Communications, ou dans l'un et l'autre cas, toute personne ou tout service autorisé à assumer les fonctions dévolues à ces autorités,

b) «entreprise désignée»: une entreprise de transports aériens qu'une Partie Contractante désignera par écrit à l'autre Partie Contractante, conformément à l'article 4 du présent Accord, comme étant une entreprise qui exploitera les services aériens internationaux sur les routes fixées au tableau des services.

(2) Les termes de «Territoire», «Service Aérien», «Service Aérien International» et «Escale non commerciale» ont, pour l'application du présent Accord, la signification fixée aux articles 2 et 96 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'Aviation Civile Internationale dans le dernier texte en vigueur.

Article 3

(1) Chaque Partie Contractante accordera à l'autre Partie Contractante, en vue de l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises désignées sur les routes fixées au tableau des services:

a) das Recht des Überflugs. Dieses Recht gilt nicht für Zonen, deren Überfliegen verboten ist. Der Überflug muß in jedem Fall nach den in dem jeweiligen Staat, dessen Hoheitsgebiet überflogen wird, geltenden Vorschriften durchgeführt werden;

b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen, vorausgesetzt, daß die Landung auf einem internationalen Verkehrsflughafen erfolgt;

c) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den im Fluglinienplan aufgeführten Punkten zu landen, um im internationalen Verkehr Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Jede Vertragspartei legt bei der Anwendung des Absatzes 1 die von den Luftfahrzeugen der anderen Vertragspartei auf ihrem Hoheitsgebiet einzuhaltenden Luftstraßen fest.

Artikel 4

(1) Der Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

a) die Vertragspartei, der die in Artikel 3 Absatz 1 genannten Rechte gewährt sind, ein Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und

b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich des Artikels 12 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich.

(3) Eine Vertragspartei kann von einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und sonstige Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Eine Vertragspartei kann einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der in Artikel 3 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

Artikel 5

(1) Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 4 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 4 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 16 Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Eine Vertragspartei kann durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes unter den Voraussetzungen des Artikels 4 ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

a) le droit de survoler. Il est entendu que ce droit ne s'étend pas aux zones dont le survol est interdit et qu'il devra, dans tous les cas, s'exercer conformément à la réglementation en vigueur dans les pays dont le territoire est survolé,

b) le droit d'atterrir sur son territoire pour des raisons non commerciales, sous la réserve que l'atterrissage ait lieu sur un aéroport ouvert au trafic international,

c) le droit d'effectuer sur ledit territoire aux points indiqués au tableau des services des escales en vue de débarquer et d'embarquer en travic international des passagers, du courrier, des marchandises.

(2) Pour l'application du paragraphe 1 ci-dessus, chaque Partie Contractante désignera les routes à suivre sur son territoire par les aéronefs de l'autre Partie Contractante.

Article 4

(1) L'exploitation des services aériens internationaux sur les routes fixées au tableau des services pourra commencer en tout temps:

a) lorsque la Partie Contractante, à laquelle les droits mentionnés au paragraphe 1 de l'article 3 sont accordés, aura désigné par écrit une entreprise, et

b) lorsque la Partie Contractante qui accorde ces droits aura autorisé l'entreprise désignée à ouvrir les services aériens.

(2) Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article et sous réserve des dispositions de l'article 12 du présent Accord, la Partie Contractante qui accorde ces droits donnera, sans délai, l'autorisation d'exploiter les services aériens internationaux.

(3) Chaque Parties Contractante pourra demander à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements de la première citée pour l'exploitation des services aériens internationaux.

(4) Chaque Partie Contractante pourra refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'exercice des droits prévus à l'article 3 du présent Accord si ladite entreprise n'est pas en mesure d'apporter sur demande la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains des nationaux – personnes physiques ou morales – de l'autre Partie Contractante, ou entre les mains de cette Partie Contractante elle-même.

Article 5

(1) Chaque Partie Contractante pourra révoquer l'autorisation accordée en application du paragraphe 2 de l'article 4 du présent Accord, ou la soumettre à des conditions restrictives, si une entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie Contractante qui accorde les droits, n'observe pas les dispositions du présent Accord ou ne remplit pas les obligations qui en découlent. Il en sera de même si la preuve mentionnée au paragraphe 4 de l'article 4 du present Accord n'est pas apportée. Chaque Partie Contractante ne fera usage de ce droit qu'après une consultation, conformément à l'article 16 du présent Accord, à moins qu'un arrêt immédiat de l'exploitation ou l'application immédiate des conditions restrictives ne soit nécessaire pour prévenir de nouvelles contraventions aux lois ou règlements.

(2) Chaque Partie Contractante pourra, moyennant notification écrite à l'autre Partie Contractante, remplacer par une autre entreprise dans les conditions prévues à l'article 4 du présent Accord, une entreprise désignée par elle. La nouvelle entreprise désignée jouira des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que l'entreprise qu'elle remplace.

Artikel 6

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, sind nicht höher als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Article 6

Les taxes prélevées sur le territoire d'une Partie Contractante pour l'usage des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante ne devront pas excéder celles qui sont perçues pour les aéronefs d'une entreprise nationale dans les services aériens internationaux similaires.

Artikel 7

(1) Die von einem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch, soweit die an Bord der genannten Luftfahrzeuge befindlichen Waren auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der letztgenannten Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Article 7

(1) Les aéronefs qu'utilise une entreprise désignée par l'une des Parties Contractantes et qui pénètrent sur le territoire de l'autre Partie Contractante pour en ressortir ou pour le survoler, y compris les carburants, lubrifiants, pièces de rechange, objets d'équipement usuels et approvisionnements de bord, seront exempts des droits de douane et autres taxes prélevés sur les marchandises à l'entrée, à la sortie ou en transit. Cette exemption s'appliquera aussi dans la mesure où les marchandises se trouvant à bord des aéronefs en question sont utilisées pendant le survol du territoire de la Partie Contractante mentionnée en dernier lieu.

(2) Les carburants, lubrifiants, approvisionnements de bord, pièces de rechange et objets d'équipement usuels, introduits temporairement dans le territoire de l'une des Parties Contractantes pour y être, immédiatement ou après entreposage, montés sur les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante ou pris à bord de toute autre manière, ou pour être réexportés d'une autre facon du territoire de la Partie Contractante mentionnée en premier lieu, seront exempts des droits de douane et autres taxes mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

(3) Les carburants et lubrifiants pris, dans le territoire de l'une des Parties Contractantes, à bord des aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, et qui sont utilisés dans le service aérien international, seront exempts des droits de douane et autres taxes mentionnés au paragraphe 1 du présent article, et de toutes taxes spéciales éventuelles sur la consommation.

(4) Chaque Partie Contractante pourra placer sous contrôle douanier les marchandises mentionnées aux paragraphes 1 à 3 du présent article.

(5) Dans la mesure où il ne sera pas perçu de droits de douane et autres taxes pour les marchandises mentionnées aux paragraphes 1 à 3 du présent article, ces marchandises ne seront pas soumises aux prohibitions et restrictions économiques à l'entrée, à la sortie et au transit qui leur seraient applicables par ailleurs.

Artikel 8

(1) Den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf jeder im Fluglinienplan festgelegten Linie zu betreiben.

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien nimmt ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer im Fluglinienplan festgelegten Linie und Punk-

Article 8

(1) Les entreprises désignées par chaque Partie Contractante jouiront de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services aériens sur chacune des routes fixées au tableau des services.

(2) En exploitant les services aériens internationaux sur les routes fixées au tableau des services, toute entreprise désignée par une Partie Contractante tiendra compte des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière entreprise exploite sur tout ou partie des mêmes routes.

(3) Les services aériens internationaux sur les routes fixées au tableau des services auront pour objet essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande probable de trafic au départ ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise. Le droit de cette entreprise d'effectuer des transports sur le territoire de l'autre Partie Contractante entre des points d'une route fixée au tableau des services et des points situés dans des Etats tiers

ten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat,

b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,

c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

sera exercé dans l'intérêt d'un développement ordonné des transports aériens internationaux de telle sorte que la capacité soit adaptée:

a) à la demande de transports à destination ou en provenance du territoire de la Partie Contractante qui a designé l'entreprise,

b) à la demande de transports existant dans les régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux,

c) aux exigences d'une exploitation rentable des routes en transit.

Artikel 9

Falls die Luftfahrtbehörde einer der Vertragsparteien auf einer oder mehreren Linien einen Teil oder das gesamte Beförderungsangebot, das ihr zugestanden wurde, nicht auszunützen wünscht, kann sie für eine bestimmte Zeitdauer den nicht ausgenützten Teil oder die Gesamtheit des Beförderungsangebotes dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei übertragen. Die Luftfahrtbehörde, die alle ihre Rechte oder einen Teil davon übertragen hat, kann diese jederzeit wieder übernehmen.

Article 9

Au cas où l'autorité aéronautique de l'une des Parties Contractantes ne désirerait pas utiliser sur une ou plusieurs routes, soit une fraction, soit la totalité de la capacité de transport qui lui a été concédée elle pourra transferer, pour un temps déterminé, à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, la fraction ou la totalité de la capacité de transport non utilisée. L'autorité aéronautique qui aura transféré tous ou une partie de ses droits pourra, à tout moment, les reprendre.

Artikel 10

Jede Vertragspartei verpflichtet sich, dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für die Einnahmeüberschüsse, die auf ihrem Gebiet durch das bezeichnete Unternehmen durch die Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Postsendungen und Fracht erzielt werden, die freie Überweisung zum amtlichen Kurs zu gewährleisten.

Article 10

Chaque Partie Contractante s'engage à assurer à l'autre Partie Contractante le libre transfert, au taux officiel, des excédents de recettes sur les dépenses réalisées sur son territoire en raison des transports de passagers, bagages, envois postaux et marchandises effectués par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

Artikel 11

(1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Entsprechendes gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien von einem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen enthalten alle Angaben, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Article 11

(1) Les entreprises désignées indiqueront aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes, un mois au plus tard avant l'ouverture des services aériens sur les lignes fixées au tableau des services, le type de service, les types d'avions envisagés, ainsi que les horaires. La même règle sera valable, par analogie, pour les changements ultérieurs.

(2) L'autorité aéronautique de l'une des Parties Contractantes fournira sur demande à l'autorité aéronautique de l'autre Partie Contractante toutes données statistiques régulières ou autres des entreprises désignées pouvant être équitablement sollicitées pour contrôler la capacité de transport offerte par une entreprise désignée par la première Partie Contractante sur les lignes fixées au tableau des services. Ces données contiendront toutes les indications nécessaires pour déterminer le volume ainsi que l'origine et la destination du trafic.

Artikel 12

(1) Die Tarife, die auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht angewendet werden, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen vereinbart. Hierbei richten sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen, die aufgrund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen vereinbaren nach einer Beratung mit den Luftfahrtunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, die Tarife wenn möglich unmittelbar.

Article 12

(1) Les tarifs qui sont appliqués, sur les routes fixées au tableau des services, aux passagers et aux marchandises, seront établis compte tenu de tous les facteurs, tels que le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les conditions particulières des diverses routes, et les tarifs appliqués par d'autres entreprises desservant tout ou partie de la même route.

(2) Les tarifs seront convenus, si possible, pour chaque route entre les entreprises désignées intéressées. A cet égard, les entreprises désignées tiendront compte des décisions applicables en vertu de la procédure pour l'établissement des tarifs fixée par l'Association Internationale des Transports Aériens (A.I.T.A.) ou bien elles conviendront de ces tarifs si possible directement entre elles, après consultation des entreprises de transports aériens d'Etats tiers qui desservent tout ou partie de la même route.

(3) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so setzen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, im Einvernehmen fest.

(5) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 4 nicht erzielt, so wird Artikel 17 angewandt. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, kann die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

Artikel 13

Jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei kann in den Flughäfen und Städten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen. Die zur Ausübung dieser Tätigkeit erforderliche Arbeitserlaubnis wird auf Antrag erteilt. Sieht ein bezeichnetes Unternehmen von der Einrichtung einer eigenen Organisation in den Flughäfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ab, so läßt es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal eines solchen Flughafens oder eines von der anderen Vertragspartei nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a bezeichneten Unternehmens ausführen.

Artikel 14

Die Besatzungsmitglieder, Fluggäste und Frachtverlader haben sich entweder persönlich oder durch Vermittlung eines in ihrem Auftrag und Namen handelnden Dritten an die im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Besatzungsmitgliedern, Fluggästen oder Frachtgütern zu halten, wie z. B. die Vorschriften über die Einreise, die Einwanderung, Auswanderung, Paßformalitäten, Formalitäten im Falle des Urlaubs, Zollabfertigung, Gesundheits- und Devisenvorschriften.

Artikel 15

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 16

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 15 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 17

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 16 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(3) Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes aux moins un mois avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai pourra être abrégé dans certains cas, si les autorités aéronautiques y consentent.

(4) Si les entreprises désignées ne parviennent pas à convenir des tarifs, conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si une Partie Contractante déclare ne pas pouvoir consentir aux tarifs qui lui ont été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes établiront ces tarifs par accord mutuel pour les routes et sections de routes sur lesquelles une entente n'a pas été réalisée.

(5) Si un accord conformément au paragraphe 4 du présent article n'est pas réalisé entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes, l'article 17 du présent Accord sera applicable. Tant qu'une sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie Contractante qui n'aura pas consentir à un tarif aura le droit d'exiger de l'autre Partie Contractante le maintien du tarif précédemment en vigueur.

Article 13

Toute entreprise désignée par une Partie Contractante pourra entretenir et occuper pour ses affaires son propre personnel dans les aéroports et les villes du territoire de l'autre Partie Contractante dans lesquels elle a l'intention d'avoir sa représentation. Le permis de travail nécessaire pour l'exécution de ces fonctions sera accordé sur demande. Si une entreprise désignée renonce à établir une organisation propre dans les aéroports situés sur le territoire de l'autre Partie Contractante, elle chargera, autant que possible, des travaux éventuels le personnel d'un tel aéroport ou d'une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante conformément à l'alinéa a du paragraphe 1 de l'article 4 du présent Accord.

Article 14

Les équipages, les passagers et les expéditeurs des marchandises sont tenus de se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant pour leur compte et en leur nom, aux lois et règlements régissant, sur le territoire de chaque Partie Contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des équipages, passagers et marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, à l'immigration, à l'émigration, aux passeports, aux formalités de congé, aux douanes, à la santé et au régime des devises.

Article 15

Si besoin est un échange de vues aura lieu entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes, afin d'assurer une coopération étroite et une entente dans toutes les affaires concernant l'application et l'interprétation du présent Accord.

Article 16

En vue d'examiner les modifications à apporter au présent Accord ou au tableau des services ou d'examiner des questions d'interprétation, chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander qu'une consultation ait lieu. Il en sera de même en ce qui concerne l'examen de l'application de l'Accord si, de l'avis de l'une des Parties Contractantes, l'échange de vues prévu à l'article 15 n'a pas abouti. La consultation commencera dans un délai de deux mois après réception de la demande par l'autre Partie Contractante.

Article 17

(1) Dans la mesure où une divergence de vues sur l'interprétation ou l'application du présent Accord ne pourra être réglée conformément à l'article 16 elle sera soumise à un tribunal d'arbitrage, à la demande de l'une des Parties Contractantes.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von zwei Monaten, der Obmann innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei oder ist er aus einem anderen Grunde verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennung vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 18

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 16 statt.

Artikel 19

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel über den Fluglinienplan werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zur Registrierung mitgeteilt.

Artikel 20

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden sobald wie möglich in Bonn ausgetauscht.

(2) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Eine Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen. Die Kündigung wird der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt. Bestätigt eine Vertragspartei den Eingang der Kündigung nicht, so gilt die Kündigungsmitteilung 15 Tage nach Eingang am Sitz der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation als zugegangen.

(4) Das Abkommen tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

Geschehen zu Bonn, am 14. Juni 1976 in zwei Urschriften, jede in deutscher und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

(2) Le tribunal d'arbitrage sera constitué ad hoc de telle manière que chaque Partie Contractante désignera un arbitre et ces deux arbitres choisiront comme président, d'un commun accord, le ressortissant d'un Etat tiers qui sera désigné par les Gouvernements des Parties Contractantes. Les arbitres devront être désignés dans les deux mois et le président dans les trois mois après que l'une des Parties Contractantes aura fait connaître à l'autre son intention de soumettre la divergence de vues à un tribunal d'arbitrage.

(3) Si les délais prévus au paragraphe 2 du présent article ne sont pas observés chaque Partie Contractante pourra, à défaut d'un autre arrangement, prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.) de procéder aux nominations nécessaires. Si le Président possède la nationalité de l'une des deux Parties Contractantes ou s'il est empêché pour une autre raison, c'est au Vice-Président qui le remplace qu'il appartiendra de procéder aux nominations nécessaires.

(4) Le tribunal d'arbitrage décidera à la majorité des voix. Ses décisions seront obligatoires pour les deux Parties Contractantes. Chaque Partie Contractante prendra à sa charge les frais occasionnés par l'activité de son arbitre ainsi que de sa représentation dans la procédure devant le tribunal d'arbitrage; les frais du président ainsi que les autres frais seront assumés à parts égales par les Parties Contractantes. Pour le reste, le tribunal d'arbitrage réglera lui-même sa procédure.

Article 18

Si les deux Parties Contractantes adhèrent à une même convention multilatérale générale sur les transports aériens, les dispositions de cette dernière primeront celles du présent Accord. Les pourparlers tendant à établir dans quelle mesure une convention multilatérale abroge, remplace, modifie ou complète le présent Accord, auront lieu conformément à son article 16.

Article 19

Le présent Accord, toutes ses modifications et tout échange de notes relatives au tableau des services seront communiqués pour enregistrement à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.).

Article 20

(1) Le présent Accord sera ratifié. Les instruments de ratification seront échangés aussi tôt que possible à Bonn.

(2) Le présent Accord entrera en vigueur un mois après l'échange des instruments de ratification.

(3) Chaque Partie Contractante pourra dénoncer en tout temps le présent Accord par écrit. Une telle notification sera communiquée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Au cas où la Partie Contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception, ladite notification serait tenue pour reçue quinze jours après sa réception au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

(4) L'Accord expirera un an après réception de la dénonciation par l'autre Partie Contractante.

Fait à Bonn, le 14 juin 1976, en double exemplaire en langues allemande et française, les deux textes faisant également foi.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Pour la République fédérale d'Allemagne
Genscher

Für die Republik Zaire
Pour la République du Zaire
Karl-i-Bond

Denkschrift zum Abkommen

I. Allgemeines

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, den deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte gewähren. Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt.

Das deutsch-zairische Luftverkehrsabkommen ist das 74. Luftverkehrsabkommen, das den gesetzgebenden Körperschaften nach Wiederherstellung der Lufthoheit zur Zustimmung vorgelegt wird. Es wurde nach abschließenden Delegationsverhandlungen, die in der Zeit vom 29. Juli bis 2. August 1971 in Kinshasa stattfanden, am 14. Juni 1976 in Bonn unterzeichnet.

Die eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der am Tage der Unterzeichnung des Abkommens durch Notenaustausch (siehe Artikel 1 des Abkommens) vereinbart wurde. Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter anpassen zu können.

Die Verkehrsrechte werden gegenwärtig von beiden Vertragsparteien nicht in Anspruch genommen.

II. Besonderes

Das Abkommen entspricht seinem Inhalt nach weitgehend dem deutschen Musterentwurf für zweiseitige Luftverkehrsabkommen, der in einer Reihe von Punkten entsprechend den zairischen Wünschen ergänzt bzw. abgeändert wurde.

Artikel 1 bestimmt, daß der Fluglinienplan durch diplomatischen Notenwechsel festgelegt wird.

Artikel 2 erläutert die Bedeutung der im Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 3 behandelt den Fluglinienplan und legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die nationalen Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach Punkten vorgenommen werden kann, die nicht im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegen (5. Freiheit). Alle Rechte werden nur zur Durchführung des internationalen Luftverkehrs eingeräumt. Daraus ergibt sich, daß Kabotagerechte, d. h. Rechte zur entgeltlichen Beförderung von Personen, Post oder Fracht innerhalb des Hoheitsgebietes einer Vertragspartei nicht beansprucht werden können.

Die Artikel 4 und 5 legen das Verfahren für die Erteilung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Linienverkehrs fest.

Artikel 6 stellt sicher, daß das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen nicht mit höheren Gebühren belastet wird als ein inländisches Luftfahrtunternehmen.

Artikel 7 bestimmt, daß Luftfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile und Luftfahrtbetriebsstoffe sowie Bordvorräte, die bei der Durchführung des Fluglinienverkehrs in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden, frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben bleiben. Sie können aber unter Zollüberwachung gestellt werden.

Die übliche Bordausrüstung sowie Materialien und Vorräte, die an Bord eines Luftfahrzeugs verbleiben, unterliegen nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Artikel 8 gewährleistet in jeder Beziehung die volle Gleichberechtigung der beiderseitigen Luftfahrtunternehmen und legt die Grundsätze und das Verfahren fest, nach denen die Art, die Häufigkeit und die Kapazität der beiderseitigen Flugliniendienste vereinbart werden.

Artikel 9 sieht die Übertragung des von einer Vertragspartei nicht ausgenutzten Beförderungsangebots auf die andere Vertragspartei vor.

Artikel 10 regelt den Transfer der Einnahmeüberschüsse, die von dem bezeichneten Unternehmen in Verbindung mit der Beförderung erzielt werden.

Artikel 11 verpflichtet die bezeichneten Unternehmen, den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs die Art der Dienste, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mitzuteilen und gibt den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien auf, statistische Unterlagen zur Nachprüfung des Beförderungsangebots, des Verkehrsumfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs auszutauschen. Diese Bestimmung bildet insoweit eine wichtige Ergänzung des Artikels 8.

Artikel 12 enthält die Grundsätze und das Verfahren für die auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife.

Artikel 13 erlaubt dem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei, auf den Flughäfen und in den Städ-

ten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eine eigene Vertretung mit eigenem Personal zu unterhalten, oder bei Verzicht auf eine derartige Einrichtung, sich des Personals des entsprechenden Flughafens oder eines von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmens zu bedienen.

Artikel 14 schreibt für Besatzungsmitglieder, Fluggäste und Frachtverlader rechtlich Inländerbehandlung vor.

Artikel 15 bis 18 befassen sich mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsparteien, der Beilegung von Meinungsverschiedenheiten einschließlich Schiedsverfahren und der Anpassung dieses Abkommens an ein allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen, das für beide Vertragsparteien wirksam wird. Entsprechende Regelungen sind in den Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

Artikel 19 und 20 enthalten die international üblichen Registrierungs-, Ratifikations-, Kündigungs- und Schlußbestimmungen.

III. Geltungsbereich

Im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages und Abschnitt III Buchstabe b der „Erklärung über Berlin" der Alliierten Kommandantura Berlin vom 5. Mai 1955 – BKC/L (55) 3 – konnte das Land Berlin nicht in das Abkommen einbezogen werden. Eine Erstreckung des Abkommens und des Gesetzes auf Berlin muß der künftigen politischen Entwicklung vorbehalten bleiben.

Druck: Bundesdruckerei, Bonn (222420 10. 82)
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333